



Boletim FISCAL

www.jornaleconomico.pt



EDITORIAL

Utilização do carro é um exercício de gestão fiscal



RICARDO SANTOS FERREIRA
Editor

Ter carro ou gerir frotas automóveis em Portugal é, antes de mais, hoje, um exercício de gestão de fiscalidade, seja na compra dos veículos ou na sua utilização. Ainda esta semana o presidente da Associação dos Industriais de Aluguer de Automóveis sem Condutor (ARAC) dizia que, em 2019, o sector pagou mil milhões de euros em impostos, por se tratar de uma atividade que tem como base o carro. É como ter um parceiro silencioso que, à partida, fica com a maior fatia do negócio, sem investir capital e sem correr qualquer risco.

Para os gestores de frotas, ao peso substantivo dos impostos junta-se a tradicional imprevisibilidade do quadro fiscal português, que se torna mais preocupante quando estamos a falar de investimentos a prazo, consumidores de capital e em que a amortização está longe de ser ime-

diata. No entanto, neste tempo de alteração de paradigma da mobilidade, em benefício de soluções elétricas, mais eficientes, o quadro mudou e a ação governamental no domínio da fiscalidade automóvel tornou-se mais previsível, porque está agora ancorada numa ideia que vai além da mera arrecadação de impostos.

A emergência climática tornou-se premente, passou a ser um tema com relevância social, objeto de ação política e considerada nos projetos económicos, com Portugal a assumir objetivos ambiciosos de redução de emissões até 2030 e para o processo de descarbonização até 2050, com compromissos internacionais assumidos, o que obriga a agir sobre a utilização de veículos, que serão responsáveis por uma fatia significativa da emissão de poluentes.

No entanto, será um caminho a

percorrer por relativo pouco tempo, dependendo, claro, do sucesso da renovação do parque automóvel nacional no sentido de um padrão mais sustentável. Carros energeticamente mais eficientes são um benefício para a sociedade, mas não para as contas públicas. O problema é que as contribuições ligadas ao sector automóvel representam cerca de 21% do total da receita fiscal, atingindo 9,6 mil milhões de euros, quase metade respeitante a IVA, segundo um estudo da Associação dos Construtores Europeus de Automóveis divulgado em 2020, mas com dados anteriores à pandemia.

O Ministério das Finanças não se compadeceria com a alteração do paradigma da mobilidade se a consequência fosse uma quebra abrupta da receita. Logo, o futuro poderá ser elétrico, desde que continue como contribuinte. ■

ÍNDICE

- 2 Frotas automóveis: Portugal está no 'top ten' dos países com maior taxa de IVA sobre ISP
- 3 Três perguntas a Marta Esguedelhado: "Incentivos fiscais ainda não são suficientes para a renovação do parque automóvel"
- 4 Súmula: fique a par das novidades fiscais e contributivas desde o mês de abril
- 6 Fórum: comentários de especialistas sobre alterações na fiscalidade com impacto na gestão de frotas
- 7 Calendário fiscal: as datas-chave para o cumprimento das obrigações fiscais no mês de junho
- 8 Amílcar Nunes escreve sobre fiscalidade indireta na gestão de frotas empresariais

FROTAS DE AUTOMÓVEIS

Portugal no 'top 10' dos países com maior taxa de IVA sobre o ISP

A par da tributação sobre os automóveis, a fiscalidade que incide sobre os combustíveis também se revela determinante para a gestão das frotas empresariais.

Ânia Ataíde
e Ricardo Santos Ferreira
ataide@jornaleconomico.pt

Portugal é o sétimo país da União Europeia com a maior taxa de imposto sobre o valor acrescentado (IVA) sobre a componente de imposto sobre produto sobre produto petrolíferos (ISP) associada ao custo da energia, só superado pela Dinamarca, Grécia, Finlândia, Croácia, Hungria e Suécia. O cenário, dizem os especialistas, coloca o país numa posição de desvantagem em relação ao sucesso da estratégia de mudança em termos de mobilidade.

Numa altura em que as transformações na mobilidade chegam também e através de incentivos fiscais, Amílcar Nunes, associate partner da consultora EY destaca as alterações nos impostos indirectos em Portugal para os veículos híbridos, com impacto na dedução do IVA. Entre estas está a possibilidade de dedução deste imposto com a aquisição, locação e transformação com viaturas elétricas ou híbridas plug-in, cujo custo de aquisição não exceda 62 mil euros, para as viaturas elétricas, ou 50 mil euros, para as viaturas híbridas plug-in. “Esta possibilidade de dedução do IVA também se aplica, em 50%, relativamente a despesas da mesma natureza respeitantes a viaturas movidas a GPL ou a GNV, cujo custo de aquisição não exceda 37.500 euros”, esclarece o fiscalista, salientando, ainda, que desde 1 de janeiro deste ano, o IVA incorrido com despesas respeitantes a eletricidade utilizada em viaturas elétricas ou híbridas plug-in passou a ser dedutível.

“Não basta incentivar a aquisição de viaturas ‘amigas do ambiente’, é necessário promover a perceção de que no médio-longo prazo a decisão mais económica para os consumidores passa pela aquisição de viaturas

elétricas, em detrimento dos meios de transporte convencional movidos a gasolina e gasóleo. Esta perceção passa por igual incentivo à energia consumida na propulsão dos veículos, in casu, eletricidade”, defende, relativamente à norma consagrada com o Orçamento do Estado para 2020.

Os efeitos das alterações aprovadas em sede de Orçamento do Estado têm-se feito sentir nesta matéria e Amílcar Nunes exemplifica que durante a aprovação do Orçamento do Estado para 2021 (OE2021) a possibilidade, em sede de discussão na especialidade, de bloquear ou vedar a possibilidade de dedução do IVA incorrido com a eletricidade

“Qualquer medida que incentive o investimento em viaturas mais eficientes em termos energéticos, através de um desagravamento fiscal, tem boas probabilidades de ser bem acolhida”, diz fiscalista

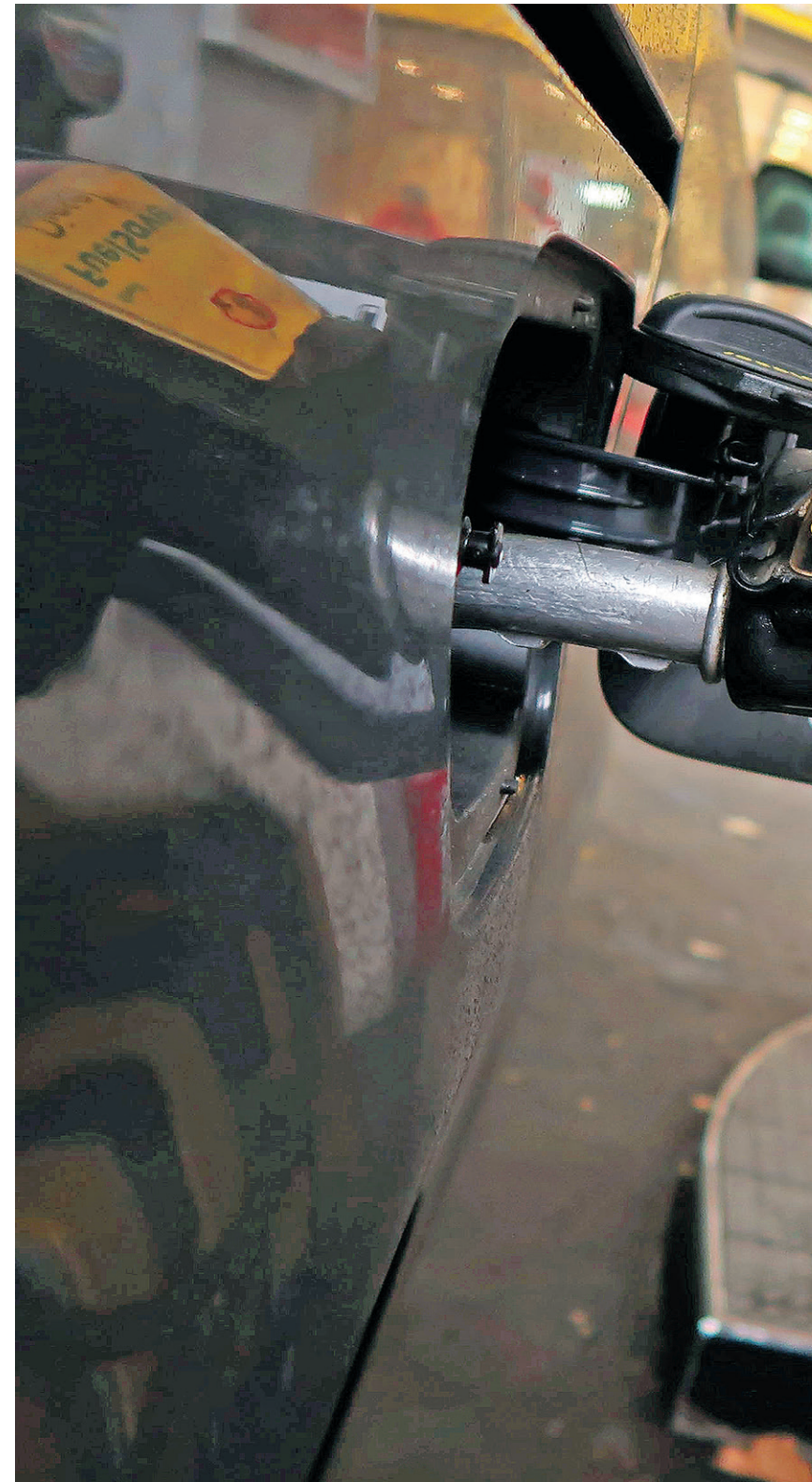
utilizada nas viaturas elétricas ou híbridas plug-in desencadeou, de imediato, uma reação “de travão a fundo nas expectativas de transição para a mobilidade elétrica”.

Já no que diz respeito aos impostos diretos, registaram-se alterações para incentivar a substituição de frotas automóveis, constituídas por veículos movidos a combustíveis fósseis por veículos ambientalmente mais eficientes, nomeadamente veículos elétricos e híbridos plug-in.

“Desde 2008 que as despesas incorridas pelas empresas com viaturas movidas, exclusivamente, a energia elétrica deixaram de estar sujeitas a tributação autónoma em sede de IRC. Do mesmo modo, em 2015, também as despesas incorridas com viaturas ligeiras de passageiros híbridas plug-in passaram a estar sujeitas a tributação autónoma a uma taxa inferior (em 50%) àquelas que são aplicáveis a viaturas ligeiras de passageiros movidas a gasóleo ou gasolina”, explica.

O especialista da EY recorda, contudo, uma alteração do atual orçamento que levou a uma limitação na aplicação das taxas de tributação autónomas reduzidas. “As taxas de tributação autónoma mais reduzidas, aplicáveis às viaturas híbridas plug-in, apenas deveriam ser aplicáveis quando a bateria dessas viaturas pudesse ser carregada através de ligação à rede elétrica, e que a sua autonomia no modo elétrico fosse no mínimo de 50 km e apresentassem emissões oficiais de CO2 inferiores a 50g/km”, explicita.

Para o especialista, a redução ou aumento dos limites de tributação em função do impacto ambiental causado está alinhado com o princípio da equivalência do Código dos Impostos Especiais de Consumo, nomeadamente no que respeita às taxas do imposto sobre veículos (ISV) e imposto único de circulação (IUC) aplicadas. “O agravamento da



fiscalidade indireta associada aos veículos híbridos menos eficientes funda-se no princípio da penalização do consumo de bens com efeitos mais nefastos para o meio ambiente. Contudo, um agravamento prematuro da fiscalidade associada às frotas automóveis, prévio a uma tendência consolidada de transição para uma mobilidade elétrica generalizada poderá condicionar todo o processo ab initio”, assinala.

Risco de ter o efeito contrário

Contudo, o especialista adverte que a limitação em função do modo de carregamento das baterias, autonomia das viaturas em modo elétrico e respetivas emissões de CO2 da aplicação das taxas de tributação autónoma reduzidas a viaturas híbridas plug-in poderá ter o efeito contrário ao expectável.

“Este tipo de viaturas é ainda recente no mercado, comparativamente a viaturas movidas a combustíveis fósseis, limitando assim as alternativas apresentadas às empresas para poderem optar por este tipo de viaturas”, vinca, para argumentar que ao invés de excluir da aplicação das taxas de tributação autónoma re-

duzidas algumas viaturas que, pese embora sejam híbridas plug-in, “não cumprem com as condições estabelecidas (sendo tributadas autonomamente como qualquer outra viatura menos eficiente em termos energéticos), poderiam ser tomadas medidas de desagravamento dessas taxas de tributação autónoma (já de si mais reduzidas face a outros tipos de viaturas) em função da autonomia e dos níveis de emissão de CO2 apresentados”.

Certo é que no que respeita a viaturas, a tributação destas recai essencialmente sobre as empresas, pelo que Amílcar Nunes considera que tal influencia a decisão em termos de gestão de frotas. Assim, argumenta, “qualquer medida que vise incentivar o investimento em viaturas mais eficientes em termos energéticos, através de um desagravamento fiscal, apresenta boas probabilidades de ser bem acolhida pelo mercado”.

A par da tributação sobre os automóveis, a fiscalidade que incide sobre os combustíveis também se revelam determinantes para a gestão das frotas empresariais. “As frotas empresariais que apresentam uma dimensão Ibérica tendencialmente



incorporam estratégias de otimização fiscal alinhadas com a arbitragem tributária fronteiriça existente em termos de combustíveis (recorde-se o que aconteceu recentemente com os operadores de transportes de mercadorias)", indica.

Os benefícios fiscais do IVA sobre o diesel são uma das medidas de incentivos para uma alteração das frotas no âmbito da transição energética. Contudo, o fiscalista adverte que "não deixam de existir inconsistências no alinhamento "verde" do IVA", como o facto de a lei manter a possibilidade de um sujeito passivo deduzir, em 50% ou na totalidade, o imposto incorrido com a aquisição de gasóleo utilizado em viaturas. "Esta possibilidade de dedução parcial do IVA (50%) referente às aquisições de gasóleo apresenta-se como um fator de competitividade fiscal em face das viaturas movidas a gasolina", diz, acrescentando que a justificação histórica para o diesel apresentar um ligeiro desagravamento fiscal quando comparado com a gasolina de tradicionalmente o gasóleo ser considerado o combustível de trabalho.

“As alterações recentes em matéria de IVA foram motivadas pela disrupção tecnológica e consequente necessidade de adaptação dos normativos fiscais às novas realidades de mobilidade rodoviária”, diz Amilcar Nunes

“Na medida em que se observa uma mudança de paradigma, nomeadamente o objetivo da neutralidade climática em 2050 tal como se encontra plasmado no Pacote Ecológico Europeu, será fundamental reduzir os incentivos à utilização de combustíveis fósseis, ainda que de forma gradual e atendendo à realidade do parque automóvel nacional”, sugere.

Para o fiscalista, em matéria de IVA o quadro normativo tem apresentado “uma certa estabilidade, mérito seja reconhecido ao legislador e à sua capacidade em resistir às diversas iniciativas dos operadores económicos em alterações sistemáticas, muitas vezes de sinal contrário”.

“De facto, as alterações recentes em matéria de IVA foram motivadas pela disrupção tecnológica e consequente necessidade de adaptação dos normativos fiscais às novas realidades de mobilidade rodoviária. A melhor gestão do risco passará, sobretudo, pela diversificação da tipologia de viaturas no âmbito da gestão de frota, apresentando como pano de fundo as linhas orientadoras da transição energética no que à mobilidade rodoviária diz respeito”, conclui. ■

TRÊS PERGUNTAS A MARTA ESGUEDELHADO
Senior Manager, EY, Tax Services

“Incentivos fiscais ainda não são suficientes para a renovação do parque automóvel”

A fiscalidade é uma das principais ferramentas de que o Governo dispõe para incentivar o cumprimento dos objetivos ambientais previstos para 2030 e para 2050.

Portugal definiu objetivos ambiciosos para o ambiente, constantes do Plano Nacional Energia e Clima 2030, em linha com as diretrizes da União Europeia (UE), que recentemente reforçou em 15 pontos percentuais os níveis estabelecidos para a redução da emissão de gases com efeito de estufa para 55%, até 2030, no processo para a descarbonização da economia, em 2050. Para cumprir as metas acordadas, no tempo pretendido, o Governo tem na fiscalidade uma das principais ferramentas de gestão dos comportamentos, especialmente no que se relaciona com o uso do automóvel. É expectável que o Governo venha a implementar, a curto e médio prazo, medidas fiscais que promovam o alcance destas metas, designadamente através do agravamento do IUC”, diz Marta Esguedelhado, Senior Manager de Tax Services da EY.

Em que termos a fiscalidade constitui um incentivo para o cumprimento das metas ambientais pelas empresas?

A fiscalidade consiste num instrumento de concretização de medidas políticas. Neste sentido, um aumento da carga fiscal ou o seu desagravamento sobre um determinado sector deverá ser reflexo das orientações programáticas do Executivo em linha, e para o caso concreto, com o recente “EU Green Deal” ou Pacote Ecológico Europeu, nomeadamente, no que à transição da mobilidade energética diz respeito.

Qual a importância da gestão de frotas para o cumprimento das metas ambientais definidas e como pode a fiscalidade contribuir para o processo de transição energética das empresas que têm ou gerem frotas automóveis?

As frotas automóveis e a sua representatividade em matéria da introdução no consumo de veículos com maior ou menor pegada ecológica, em função dos respetivos níveis de emissão de CO₂, desempenham um papel fundamental no cumprimento das metas definidas.

No caso da mobilidade rodoviária, existe uma relação diretamente proporcional com a fiscalidade, isto é, quanto maior o incentivo fiscal na substituição das frotas convencionais por viaturas elétricas, maior o grau de execução dos objetivos am-

bientais estratégicos estabelecidos (no pressuposto de que as fontes geradoras da eletricidade utilizada no carregamento das viaturas provêm na sua totalidade ou grande maioria, de energias renováveis e não de combustíveis fósseis).

Os incentivos fiscais são suficientes para a renovação do parque automóvel? E as penalizações, como as previstas na evolução do Imposto Único Circulação, são suficientemente desincentivadoras?

Os incentivos fiscais atualmente previstos ainda não são suficientes para a renovação do parque automóvel nacional. Mas, uma vez que há metas a cumprir no processo de transição energética de Portugal, é expectável que o Governo venha a implementar, a curto e médio prazo, medidas fiscais que promovam o alcance destas metas, designadamente através do agravamento do IUC [Imposto Único Circulação]. Este agravamento deverá ter maior incidência nos automóveis mais antigos, precisamente para impulsionar a renovação do parque automóvel. Simultaneamente, também é expectável que este imposto seja temporariamente isento para veículos elétricos até 2025 e, nos anos subsequentes, pago de forma gradual.

É importante não esquecer que a fase final do processo de transição energética não poderá culminar numa ausência de arrecadação de receita gerada, em particular, pelo IUC, razão pela qual [é expectável que] este imposto, a médio prazo, venha a ser aplicado aos veículos elétricos. ■ AA e RSF



MARTA ESGUEDELHADO
Senior Manager, EY, Tax Services

SÚMULA

Fique a par das novidades fiscais e contributivas desde abril

O processo de reabertura das atividades económicas e sociais prosseguiu. Portugal beneficia, também, da entrada nas listas de destinos seguros de alguns dos mais importantes países de origem de turismo, como o Reino Unido. O PRR português está já entregue, o que abre perspectivas para que se entre num período de recuperação económica.

Tomás Júdice

Senior Consultant EY, International
Tax and Transaction Services

COVID-19 EM PORTUGAL

No último mês, os números de novas infeções, internamentos e mortes pela Covid-19 em Portugal mantiveram-se controlados, o que permitiu ao Governo continuar a executar o plano de reabertura das atividades económicas e sociais. Por outro lado, Portugal tem recentemente sido classificado, pelas autoridades de outros países de onde geralmente se esperam muitos turistas (como é o caso do Reino Unido), como um destino seguro do ponto de vista sanitário, o que abre boas perspectivas para o verão da economia nacional, em geral, e do setor turístico, em particular.

Noutro plano e a propósito de recuperação, no passado dia 22 de abril, o Governo português entregou, junto da Comissão Europeia, a versão final do Plano de Recuperação e Resiliência ("PRR"), o qual traça as prioridades e as medidas para executar o "envelope" financeiro destinado a Portugal, no montante de 16,6 mil milhões de euros (13,9 mil milhões de euros dos quais em subvenções), ao abrigo do instrumento "Next Generation EU" lançado pela Comissão Europeia para responder à crise provocada pela Covid-19. Nas próximas semanas, decorrerá o processo de análise e aprovação do PRR, quer pela Comissão Europeia quer pelo ECOFIN. Enquanto isso, o Decreto-Lei n.º 29-B/2021, de 4 de maio, já estabeleceu o modelo de governação dos fundos europeus que venham a ser atribuí-

Na reunião do Conselho de Ministros de 29 de abril, foi aprovado o Decreto-Lei que cria uma medida excecional de compensação das entidades empregadoras, face ao aumento do Salário Mínimo Nacional para 665 euros, atribuindo-lhes um subsídio ainda a definir

dos a Portugal neste âmbito, e a Resolução do Conselho de Ministros n.º 46-B/2021, do mesmo dia, criou a estrutura de missão "Recuperar Portugal", que será responsável pela coordenação técnica e gestão do PRR.

Entretanto, foram publicadas e aprovadas outras medidas fiscais, contributivas e financeiras para a economia nacional, das quais destacamos as seguintes:

1) Alterações ao apoio extraordinário à retoma progressiva de atividade em empresas em situação de crise com redução temporária do período normal de trabalho (Decreto-Lei n.º 32/2021, de 12 de maio), permitindo-se que as empresas que apresentem quebra de faturação igual ou superior a 75% possam continuar a reduzir o período normal de trabalho dos seus trabalhadores até 100% nos meses de maio e junho de 2021, mas limitando a redução a 75% dos trabalhadores no mês de junho, a não ser para bares, discotecas, parques recreativos e fornecimento ou montagem de eventos. Em alternativa, a redução do período normal de trabalho pode, no mês de junho, ser no máximo de 75%, quando abranja a totalidade dos trabalhadores ao serviço do empregador.

2) Procedimentos, condições e termos de acesso ao novo incentivo à normalização da atividade empresarial e ao apoio simplificado à manutenção dos postos de trabalho para microempresas (Portaria n.º 102-A/2021, de 14 de maio).

3) Ajustamentos ao calendário fiscal (Despacho n.º 133/2021-XXII, de 22 de abril, do Secretário de Estado Adjunto e dos Assuntos Fiscais, com os esclarecimentos prestados pela

Autoridade Tributária e Aduaneira ("AT"), no Ofício Circulado n.º 30234/2021, de 23 de abril, no que toca às obrigações em sede de IVA): (i) prorrogação dos prazos de entrega das declarações periódicas do IVA relativas aos meses de abril e maio, no regime mensal (para os dias 21 de junho e 20 de julho, respetivamente), ou ao 2.º trimestre de 2021, no regime trimestral (para o dia 31 de agosto – que coincide com o prazo de entrega da declaração periódica do mês de junho, no regime mensal), assim como do pagamento do respetivo imposto devido (até ao dia 25 de junho e 26 de junho, conforme o caso no regime mensal, e 31 de agosto, relativo ao 2.º trimestre do ano); (ii) prorrogação, para o dia 30 de junho, do prazo de entrega da declaração Modelo 22 do IRC relativa ao período de tributação de 2020; e (iii) equiparação legal, até 30 de setembro de 2021, das faturas em PDF a faturas eletrónicas.

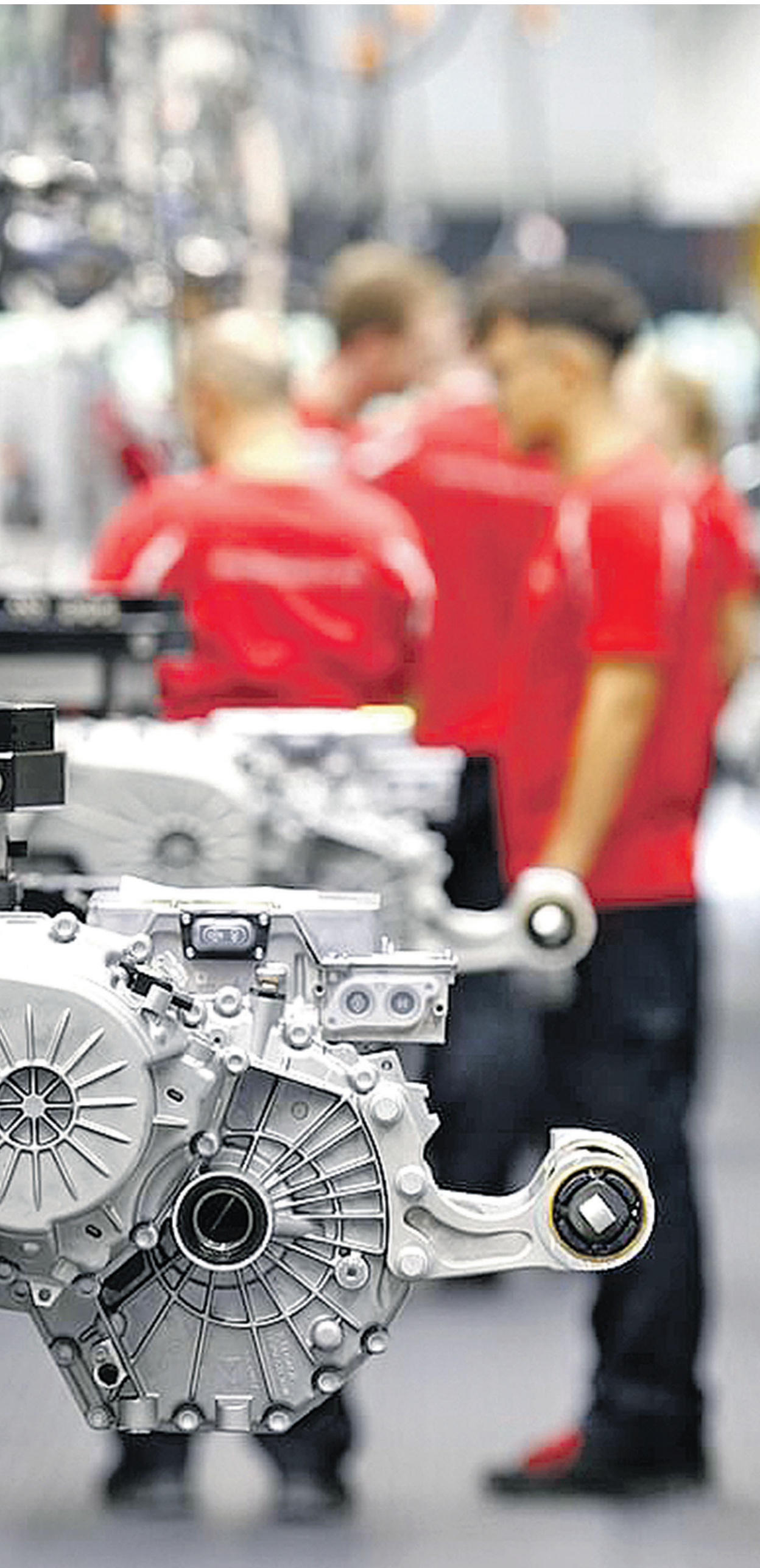
4) Condições de acesso à linha de crédito com juros bonificados dirigida ao setor da pesca (Portaria n.º 90/2021, de 23 de abril).

Paralelamente, no passado dia 19 de abril, foi publicada a Decisão (UE) n.º 2021/660, da Comissão, que prorroga a franquia aduaneira e a isenção do IVA sobre importações de bens necessários para combater a COVID-19, efetuadas até 31 de dezembro de 2021.

EMPRESAS

No que toca às pessoas coletivas, foi divulgado o Ofício Circulado n.º 20233/2021, de 7 de maio, que comunica alterações às taxas e isenções de derrama municipal, incidentes sobre o lucro tributável de 2020, de





Ponte da Barca e Vila Pouca de Aguiar.

Ainda no âmbito das obrigações declarativas, foram publicados, pela Portaria n.º 98/2021, de 5 de maio, o novo formulário e as instruções de preenchimento da declaração Modelo 30, relativa a rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes.

Por outro lado, no dia 20 de abril, foi publicada uma alteração legislativa de relevo. De facto, a Lei n.º 21/2021 procedeu à alteração do Estatuto dos Benefícios Fiscais, do Código do Imposto do Selo, do Código Fiscal do Investimento, do Código do Imposto sobre os Veículos e do Código do Imposto Único de Circulação e criou uma medida extraordinária de contagem de prazos no âmbito do IRC. Entre outras, destacam-se as seguintes alterações: (i) prorrogação da vigência de um conjunto de benefícios fiscais, dos quais se realça a prorrogação (ainda que com alterações para acomodar as conclusões da Comissão Europeia no âmbito da investigação sobre este regime de auxílios de Estado), até 31 de dezembro de 2027, dos benefícios fiscais aplicáveis às entidades licenciadas na Zona Franca da Madeira desde 1 de janeiro de 2015; (ii) não caducidade dos benefícios fiscais aplicáveis aos rendimentos pagos por Organismos de Investimento Coletivo aos seus participantes; (iii) extensão do período de aplicação do regime de benefícios fiscais contratuais ao investimento produtivo, até 31 de dezembro de 2021; (iv) dispensa de requerimento para aplicação da isenção do IRS e do IRC sobre juros de empréstimos externos e rendas de locação de equipamentos importados; e (v) suspensão da contagem dos prazos do regime de reinvestimento dos valores de realização para o cálculo de mais-valias em sede de IRC e dos prazos de dedução à coleta do mesmo imposto no âmbito do Regime Fiscal de Apoio ao Investimento ("RFAI") e do Sistema de Incentivos Fiscais em Investigação e Desenvolvimento Empresarial ("SIFIDE"). Estas alterações produzem efeitos a 1 de janeiro de 2021, com a exceção, nomeadamente, da medida extraordinária de contagem de prazos em sede de IRC, cujos efeitos retroagem a 1 de janeiro de 2020.

INCENTIVOS FINANCEIROS

No que diz respeito a outros apoios e incentivos financeiros, destaca-se a aprovação, na reunião do Conselho de Ministros de 29 de abril de 2021, do Decreto-Lei que cria uma medida excecional de compensação das entidades empregadoras, face ao aumento do Salário Mínimo Nacional para 665 euros, atribuindo-lhes um subsídio pecuniário (em moldes ainda a definir). Segundo dados do Governo, em 2020, 742 mil trabalhadores em Portugal receberam o salário mínimo. À data em que este artigo foi preparado, o diploma não tinha ainda sido publicado em Diário da República.

AMBIENTE INTERNACIONAL

No plano internacional, e mais concretamente no seguimento da saída do Reino Unido da União Europeia, o Secretário de Estado Adjunto e dos Assuntos Fiscais publicou o Despa-

cho n.º 150/2021-XXII, no dia 30 de abril, dando nota de que a designação de representante fiscal em Portugal (quando devida) por parte dos cidadãos e pessoas coletivas que já se encontrem registados na base de dados da AT e possuam a morada no Reino Unido poderá ser realizada até ao dia 30 de junho de 2022, mantendo-se até lá o endereçamento atual, para o Reino Unido, nos casos em que não tenha sido nomeado representante. Tal não é aplicável às novas inscrições e inícios de atividade e alterações de morada para o Reino Unido, mantendo-se obrigatória a nomeação de representante nos termos e prazos atualmente estabelecidos na lei.

IMPOSTOS INDIRECTOS

Por último, no que aos impostos indiretos diz respeito, e mais particularmente ao IVA, destacamos os seguintes Ofícios Circulados divulgados pela AT:

1) Ofício Circulado n.º 30233/2021, de 19 de abril, acerca do pré-registo ou atualização dos dados de registo para o recém-criado Balcão Único do IVA, que resulta do alargamento do anterior Mini Balcão Único do IVA a novos regimes especiais aplicáveis aos sujeitos passivos que prestem serviços a pessoas que não sejam sujeitos passivos, aos que efetuem vendas à distância e aos que efetuem determinadas transmissões internas de bens; e

2) Ofício Circulado n.º 30235/2021, de 27 de abril, acerca dos direitos e obrigações, em sede de IVA, que impendem sobre os sujeitos passivos não residentes em Portugal que aqui realizem transmissões de bens e prestações de serviços e, bem assim, das regras aplicáveis às operações em que ocorre a inversão do sujeito passivo ("reverse charge"). ■

No que diz respeito a apoios e incentivos financeiros, destaca-se a aprovação, a 29 de abril, de uma medida excecional de compensação das empresas face ao aumento do salário mínimo nacional para 665 euros

FÓRUM

Atenção à fiscalidade, também na utilização de automóveis

Ricardo Santos Ferreira
rsferreira@jornalconomico.pt



ANA LUISA BASTO
Senior Manager, EY, Indirect Tax



MARTA ESGUEDELHADO
Senior Manager, EY, Tax Services

As alterações fiscais são sempre uma questão de peso na gestão das frotas automóveis por parte das empresas, porque têm um efeito substantivo na sua operação. Marta Esguedelhado, *senior manager* de Tax Services da consultora EY lembra, por exemplo, que o legislador optou por introduzir no Código do IRC normas de tributação autónoma sobre este tipo de despesa, “independentemente do lucro tributável ou prejuízo fiscal que estas gerem no período de tributação”, como compensação por não tributar o uso de automóvel em sede de IRS. Como no caso das viaturas ligeiras de passageiros híbridas *plug-in*, em que se beneficia aqueles cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 50 km e emissões oficiais inferiores a 50 gCO₂/km. Às viaturas elétricas, atualmente, não é aplicada qualquer tributação autónoma.

Com a mudança de paradigma ao nível da tributação da mobilidade automóvel, no âmbito do Pacote Ecológico Europeu (“EU Green Deal”), esta gestão tem de ser ainda mais atenta, tendo em atenção aspetos como a possibilidade de dedução do imposto sobre o valor acrescentado (IVA) suportado na aquisição de eletricidade para a utilização destas viaturas por sujeitos passivos de IVA no âmbito da sua atividade (que permita a recuperação deste imposto, nos termos das regras gerais do IVA), como refere Ana Luísa Basto, *senior manager* de Indirect Tax da EY. Este incentivo concedido aos sujeitos passivos, através da Lei do Orçamento do Estado para 2020, “no que respeita à dedução integral do IVA nas aquisições de eletricidade para viaturas elétricas ou híbridas *plug-in* apenas vem reforçar o sinal claro de mudança do paradigma da mobilidade”, refere.

“A gestão económica das frotas automóveis não pode deixar de contemplar as vantagens fiscais associadas às viaturas elétricas ou híbridas *plug-in*”, diz Ana Luísa Basto. ■

“Preocupações das empresas na renovação das frotas passarão igualmente por preocupações extra-fiscais relacionadas com a sua pegada ecológica”, diz Ana Luísa Basto

Quais as principais considerações fiscais a destacar relativamente à dedução do IVA incorrido com aquisições de eletricidade para o carregamento de viaturas elétricas ou híbridas *plug-in*? E relativamente aos combustíveis convencionais (gasolina e gasóleo), há alguma consideração em sede de IVA ou tributação especial sobre o consumo que mereça relevo?

A gestão económica das frotas automóveis não pode deixar de contemplar as vantagens fiscais associadas às viaturas elétricas ou híbridas *plug-in*, sendo de destacar a possibilidade de deduzir o IVA suportado na aquisição de eletricidade para a utilização destas viaturas por sujeitos passivos de IVA no âmbito da sua atividade (que permita a recuperação deste imposto, nos termos das regras gerais do IVA).

De facto, a mudança de paradigma ao nível da tributação da mobilidade automóvel exige a introdução e manutenção de um conjunto de incentivos que, em bom rigor, permitam a transição dos modelos de transporte convencional a gasóleo e gasolina para modelos aptos a utilizar energias potencialmente renováveis. Ainda que a produção de eletricidade para o carregamento de viaturas elétricas ou híbridas *plug-in* possa resultar, parcialmente, da utilização de combustíveis fósseis, a Comissão Europeia no âmbito do Pacote Ecológico Europeu (“EU Green Deal”), pretende alcançar até 2050 a neutralidade climática, i.e., uma União Europeia cujo crescimento económico seja alavancado numa pegada carbónica neutra, necessariamente, também ao nível dos transportes (responsáveis atualmente por cerca de 30% das emissões de CO₂ na União Europeia).

Neste sentido, o incentivo concedido aos sujeitos passivos, através da Lei do Orçamento do Estado para 2020, no que respeita à dedução integral do IVA nas aquisições de eletricidade para viaturas elétricas ou híbridas *plug-in* apenas vem reforçar o sinal claro de mudança do paradigma da mobilidade.

Por outro lado, é de esperar que a receita fiscal arrecadada com a tributação especial de consumo, nomeadamente o Imposto Sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos (ISP), venha a sofrer necessariamente reduções acentuadas à medida que se intensifica a transição “verde” da mobilidade, ou seja, à medida que ocorra a substituição das viaturas convencionais por veículos movidos a energia elétrica. Este processo deverá desencadear fenómenos substitutivos em termos de tributação especial de consumo, nomeadamente o aumento das taxas incidentes sobre a eletricidade ou o agravamento da fiscalidade indireta de viaturas com maiores níveis de emissões.

No longo prazo, quais as preocupações fiscais a acautelar em termos de renovação das frotas automóveis tradicionais por viaturas elétricas ou híbridas *plug-in*, atentas a diminuição de receita de ISP e a manutenção da possibilidade de dedução integral do IVA suportado com aquisições de eletricidade? Será a necessidade de receita fiscal um entrave à transição energética?

A renovação das frotas empresariais insere-se num contexto de velocidade cruzado e de um certo amadurecimento da chamada Reforma da Fiscalidade Verde, introduzida pela Lei n.º 82-D/2014. Os resultados desta reforma têm-se demonstrado positivos em termos de mobilidade, nomeadamente na substituição das viaturas convencionais a gasolina ou gasóleo por veículos elétricos ou híbridos *plug-in*, cujas introduções no consumo apresentaram o seu melhor registo no ano de 2020. Não obstante, e a par dos incentivos em sede de IVA e ISV plasmados na Lei da Fiscalidade Verde, as preocupações futuras das empresas na renovação das suas frotas automóveis passarão igualmente por preocupações extra-fiscais relacionadas com a dimensão do impacto da sua pegada ecológica, em linha com a estratégia de descarbonização prevista no EU Green Deal. Será previsível uma diminuição da receita fiscal em sede de ISP, pelo que a função tributária de arrecadação deverá ser satisfeita através da adequação dos sistemas tributários de equivalência fiscal, agora, à luz de uma matriz de neutralidade climática. Uma transição de mobilidade com sucesso exigirá a manutenção de determinados incentivos ou o reconhecimento de que o desagravamento fiscal cumpre o seu propósito. É o caso do IVA e a sua neutralidade nos consumos associados à aquisição e utilização de viaturas elétricas.

Atentas todas a alterações fiscais que têm vindo a ser promovidas nos últimos anos, como é que são atualmente tributadas as empresas, em sede de IRC, relativamente às despesas incorridas com as viaturas que atribuem aos seus colaboradores?

Regra geral, os gastos incorridos pelas empresas com viaturas ligeiras de passageiros disponibilizadas aos seus colaboradores consubstanciam gastos dedutíveis em sede de IRC, porquanto se assume que os mesmos são incorridos para obter ou garantir rendimentos sujeitos a este imposto.

Por outro lado, nos termos do Código do IRS, os encargos suportados pela entidade patronal com estas viaturas, apenas qualificam como rendimento do trabalho dependente na esfera dos colaboradores e, como tal, sujeito a IRS, quando exista um acordo escrito entre as partes sobre a imputação, àqueles, de tal viatura.

Ciente que as viaturas disponibilizadas pelas empresas aos seus colaboradores seriam utilizadas também para fins pessoais – para além dos profissionais – e que, grande parte das empresas iria optar por não celebrar qualquer acordo escrito, não gerando receita fiscal em sede de IRS, o legislador optou por introduzir no Código do IRC, normas de tributação autónoma sobre este tipo de despesa (entre outros), isto é, taxas (autónomas) de imposto que incidem sobre determinadas despesas, independentemente do lucro tributável ou prejuízo fiscal que estas gerem no período de tributação, compensando assim a eventual não tributação em IRS, resultando assim num acréscimo de tributação em IRC.

Com efeito, atualmente, os encargos incorridos ou suportados pelas empresas (independentemente da sua dedutibilidade fiscal) com viaturas ligeiras de passageiros, viaturas ligeiras de mercadorias referidas na alínea b) do n.º 1 do artigo 7.º do Código do ISV, motos ou motocicletas, excluindo os veículos movidos exclusivamente a energia elétrica, são sujeitos a tributação autónoma à taxa de 10%, 27,5% ou 35%, consoante o seu valor de aquisição.

No caso de despesas relativas a viaturas ligeiras de passageiros híbridas *plug-in*, cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 50 km e emissões oficiais inferiores a 50 gCO₂/km, as taxas são reduzidas em 50% e, no caso de viaturas ligeiras de passageiros movidas a GNV, as taxas serão, respetivamente, de 7,5%, 15% e 27,5%. No que respeita a despesas relativas a viaturas elétricas, atualmente, não é aplicada qualquer tributação autónoma.

Por fim, importa referir que, no caso de empresas que apurem prejuízo fiscal no período de tributação em que as despesas são incorridas, as taxas de tributação autónoma acima referidas são elevadas em 10 pontos percentuais. Este agravamento, contudo, não ocorrerá, por referência aos anos 2020 e 2021, em resultado da aprovação do Orçamento do Estado para 2021, em determinadas situações, para as PME e cooperativas no âmbito de algumas medidas de alívio fiscal aprovadas para aliviar os impactos adversos gerados pela pandemia da Covid-19.

De notar que a redução das taxas de tributação autónoma incidentes sobre viaturas ambientalmente mais eficientes se tem mostrado como um incentivo à renovação das frotas automóveis das empresas. Não sendo de descurar o eventual impacto de tal renovação de frotas tem na receita fiscal obtida através das tributações autónomas, não será surpresa se, dentro de alguns anos, este regime de tributação for revisto.

CALENDÁRIO FISCAL

Conheça as datas chave para o cumprimento das suas obrigações fiscais e contributivas no mês de junho de 2021, com este calendário preparado pela EY e pelo Jornal Económico.

maio

Data	Obrigações	Modelos	Destinatário	Observações	
10	Seg. Social	Entrega da declaração de remunerações relativas a abril de 2021.	Declaração Mensal de Remunerações	Segurança Social	Envio por transmissão eletrónica de dados
10	IRS	Envio da Declaração Mensal de Remunerações relativa a abril de 2021, pelas entidades devedoras de rendimentos do trabalho dependente sujeitos a IRS, ainda que dele isentos, bem como os que se encontrem excluídos de tributação, nos termos dos artigos 2.º e 12.º do Código do IRS.	Declaração Mensal de Remunerações	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
12	IVA	Comunicação dos elementos das faturas emitidas no mês de abril de 2021 (E-fatura).	Modelo Oficial	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
15	Intrastat	Envio do inquérito Intrastat referente ao mês de abril de 2021.	-	INE	-
20	IVA	Envio da Declaração Periódica Trimestral referente ao 1º trimestre de 2021, acompanhada dos Anexos respectivos, se aplicável.	Modelo Oficial	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
20	IVA	Envio da Declaração Periódica Mensal referente ao mês de março de 2021, acompanhada dos Anexos respectivos, se aplicável.	Modelo Oficial	Autoridade Tributária e Aduaneira	Alargamento do prazo determinado por Despacho nº 437/2020-XXII de 9 de novembro do Secretário de Estado Adjunto dos Assuntos Fiscais.
20	IVA	Envio da Declaração Recapitulativa de IVA referente ao mês de abril de 2021, para os sujeitos com regime normal mensal.	Declaração Recapitulativa	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
20	Seg. Social	Pagamento das contribuições relativas às remunerações pagas no mês de abril de 2021.	-	Segurança Social	Envio por transmissão eletrónica de dados
20	IRS / IRC	Pagamento das retenções efectuadas a pessoas singulares e colectivas, durante o mês de abril de 2021.	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC e Imposto do Selo	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
20	Imposto Selo	Entrega do imposto do selo liquidado no mês de abril de 2021.	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC e Imposto do Selo	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
21	Operações com o exterior	Comunicação de operações com o exterior referentes ao mês de abril de 2021.	-	Banco de Portugal	Envio a efectuar obrigatoriamente via Internet (site do Banco de Portugal)
22	IVA	Envio da Declaração Periódica Trimestral referente ao 1º trimestre de 2021, acompanhada dos Anexos respectivos, se aplicável.	Modelo Oficial	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
25	IVA	Pagamento da Declaração Periódica de IVA referente ao mês de março de 2021.	Modelo Oficial	Autoridade Tributária e Aduaneira	-
25	IVA	Pagamento da Declaração Periódica Trimestral referente ao 1º trimestre de 2021, acompanhada dos Anexos respectivos, se aplicável.	Modelo Oficial	Autoridade Tributária e Aduaneira	-
31	IMI	1.ª Prestação do pagamento do Imposto Municipal sobre Imóveis.	Documento de cobrança	Autoridade Tributária e Aduaneira	-
31	IRC	CbCR - Country by Country Report. Comunicação da identificação da entidade declarante.	Mod. 54	Autoridade Tributária e Aduaneira	Para os sujeitos passivos com período de tributação igual ao ano civil. Para os restantes, até ao último dia do 5.º mês seguinte à data do termo do período de tributação.
31	IRS / IRC	Entrega da relação de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de março de 2021.	Mod. 30	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados

junho

Data	Obrigações	Modelos	Destinatário	Observações	
11	Seg. Social	Entrega da declaração de remunerações relativas a maio de 2021.	Declaração Mensal de Remunerações	Segurança Social	Envio por transmissão eletrónica de dados
11	IRS	Envio da Declaração Mensal de Remunerações relativa a maio de 2021, pelas entidades devedoras de rendimentos do trabalho dependente sujeitos a IRS, ainda que dele isentos, bem como os que se encontrem excluídos de tributação, nos termos dos artigos 2.º e 12.º do Código do IRS.	Declaração Mensal de Remunerações	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
14	IVA	Comunicação dos elementos das faturas emitidas no mês de maio de 2021 (E-fatura).	Modelo Oficial	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
15	Intrastat	Envio do inquérito Intrastat referente ao mês de maio de 2021.	-	INE	-
21	IVA	Envio da Declaração Periódica Mensal referente ao mês de abril de 2021, acompanhada dos Anexos respectivos, se aplicável.	Modelo Oficial	Autoridade Tributária e Aduaneira	Alargamento do prazo determinado por Despacho nº 133/2021-XXII de 22 de abril do Secretário de Estado Adjunto dos Assuntos Fiscais.
21	IRS / IRC	Pagamento das retenções efectuadas a pessoas singulares e colectivas, durante o mês de maio de 2021.	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC e Imposto do Selo	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
21	Imposto Selo	Entrega do imposto do selo liquidado no mês de maio de 2021.	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC e Imposto do Selo	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
21	IVA	Envio da Declaração Recapitulativa de IVA referente ao mês de maio de 2021, para os sujeitos com regime normal mensal.	Declaração Recapitulativa	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
21	Seg. Social	Pagamento das contribuições relativas às remunerações pagas no mês de maio de 2021.	-	Segurança Social	Envio por transmissão eletrónica de dados
23	Operações com o exterior	Comunicação de operações com o exterior referentes ao mês de maio de 2021.	-	Banco de Portugal	Envio a efectuar obrigatoriamente via Internet (site do Banco de Portugal)
25	IVA	Pagamento da Declaração Periódica de IVA referente ao mês de abril de 2021.	Modelo Oficial	Autoridade Tributária e Aduaneira	Alargamento do prazo determinado por Despacho nº 133/2021-XXII de 22 de abril do Secretário de Estado Adjunto dos Assuntos Fiscais.
30	IRS	Prazo limite para a entrega da Declaração de rendimentos referente ao exercício de 2020.	Mod. 3	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
30	IRS / IRC	Comunicação dos planos de opções, de subscrição, de atribuição ou outros de efeito equivalente em benefício dos colaboradores, com referência a 2020.	Mod. 19	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
30	IRS / IRC	Entrega da relação de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de abril de 2021.	Mod. 30	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
30	IRS	Rendimentos de fonte estrangeira com lugar a atribuição de crédito imposto, sem que o mesmo se encontre determinado no Estado da fonte referente ao exercício de 2020.	Mod. 49	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
30	IRC	Assembleias gerais das sociedades comerciais, das cooperativas e das associações - Encerramento de contas.	-	-	-
30	IRC	Entrega da declaração Modelo 22 do IRC e pagamento do imposto, se aplicável, referente ao exercício de 2020.	Mod. 22	Autoridade Tributária e Aduaneira	Alargamento do prazo determinado por Despacho nº 133/2021-XXII de 22 de abril do Secretário de Estado Adjunto dos Assuntos Fiscais.

SUSTENTABILIDADE

Fiscalidade indireta na gestão de frotas empresariais – o ‘Green Deal’ da União Europeia, oportunidades e desafios

A estratégia de mudança tem que ser concertada e a fiscalidade indireta em muito pode contribuir, seja ao nível do IVA, seja em sede de fiscalidade especial sobre o consumo. Caso contrário, corremos o risco de ficar aquém do objetivo audaz da Comissão de atingir a neutralidade climática em 2050.



AMILCAR NUNES

Associate Partner – Indirect Taxes
-EY Portugal

A realidade não é recente. São inúmeros os casos de empresas ou grupos empresariais em Portugal que utilizam frotas automóveis para a satisfação das suas necessidades de mobilidade, dos seus negócios, ou mesmo enquanto componente remuneratória dos seus colaboradores. A gestão eficiente destas frotas automóveis afigura-se, assim, um aspeto fundamental para a boa saúde financeira empresarial, para além do impacto que assumem na pegada de carbono das organizações. Debucemo-nos, em concreto, sobre a perspetiva da fiscalidade indireta. Longe vão os tempos em que a principal preocupação fiscal associada à gestão de uma frota automóvel se prendia, única e exclusivamente, com a possibilidade de dedução do Imposto Sobre o Valor Acrescentado (IVA) na aquisição de viaturas ditas “comerciais” ou de turismo, ou mesmo da otimização do IVA na celebração de contratos de locação multisserviços. As crises financeiras recentes obrigaram as empresas a reagir em conformidade, não só em termos fiscais, como, inclusivamente na gestão da tipologia das suas frotas automóveis. Observaram-se então no mercado fenómenos de downsizing de gama das frotas empresariais, alterações na procura de soluções mais económicas, redução de extras tipicamente associados às viaturas de turismo, tais como sistema mãos livres, rádio e ar condicionado, ou mesmo, em alguns casos, estratégias de gestão integrada de frotas automóveis numa perspetiva ibérica, em empresas com presença simultânea em Portugal e Espanha. Agora, o desafio afigura-se ser outro e porventura de uma envergadura muito maior e complexa. Referimo-nos à transição do modelo tradicional de mobilidade alicerçado nos combustíveis fósseis enquanto

fonte de energia, para um modelo de zero emissões líquidas de gases com efeitos de estufa, também no domínio rodoviário e tal como se encontra plasmado no Pacote Ecológico Europeu ou “EU Green Deal”, apresentado pela Comissão ao Parlamento Europeu a 11 de dezembro de 2019.

Em Portugal, e em linha com o projeto da Comissão que viria a ser vertido no Pacote Ecológico Europeu, a viagem pela Fiscalidade Verde automóvel começou o seu caminho de forma mais pronunciada com a publicação da Lei n.º 82-D/2014, a 31 de dezembro - a chamada Lei da Fiscalidade Verde. Em concreto, e relativamente à fiscalidade indireta aplicável à mobilidade automóvel, o diploma em apreço consagrou a possibilidade de dedução integral do IVA nas despesas relativas à aquisição, fabrico, importação, locação e transformação em viaturas elétricas ou híbridas plug-in, quando consideradas viaturas de turismo, dentro de determinados patamares de custo de aquisição definidos em Portaria. De igual modo, a Lei da Fiscalidade Verde acomodou novas parcelas a abater em sede de Imposto Sobre Veículos (ISV) em linha com a componente ambiental das viaturas, para além de se instituir, igualmente em sede de ISV, uma taxa intermédia para os automóveis “amigos do ambiente”, equipados com motores híbridos, plug-in, de baterias carregáveis através da rede elétrica, de utilização mista ou outras que utilizem gases de petróleo liquefeito (GPL) ou gás natural. Ainda, e em sede do Fundo Ambiental criado pelo Decreto-Lei n.º 42-A/2016, é possível destacar um conjunto de incentivos à introdução no consumo de veículos de baixas emissões. E porque os transportes são responsáveis, segundo dados da Comissão, por cerca de 30% das emissões de dióxido de carbono na União Europeia, importava criar incentivos fiscais não apenas à aquisição de viaturas elétricas ou híbridas plug-in, como também desagravar a fiscalidade indireta associada à fonte de energia motriz destes veículos. Assim, rapidamente se alargaram os incentivos em matéria de fiscalidade indireta da aquisição de viaturas híbridas ou plug-in para as respetivas fontes de energia, in casu, a eletricidade. Ainda que até 2019 fosse posição administrativa firmada pela Autoridade Tributária e Aduaneira, ao arripio dos princípios que norteavam toda esta nova onda da fiscalidade, a impossibilidade de dedução do IVA suportado



com aquisições de eletricidade utilizadas no carregamento de viaturas híbridas ou plug-in, esta distorção de mercado de sinal contrário à política de renovação ecológica do parque automóvel nacional viria a ser corrigida na Lei do Orçamento do Estado para 2020 [Lei n.º 2/2020, de 31 de março], através da introdução da alínea h), no número 2, do artigo 21.º do Código do IVA. Esta alteração permitiu aos sujeitos passivos a possibilidade de deduzir o IVA incorrido em despesas respeitantes a eletricidade utilizada em viaturas elétricas ou híbridas plug-in. Sobre esta matéria e ao nível Europeu, até junho de 2021 a Comissão irá propor a revisão da legislação relativa às normas de desempenho no que respeita às emissões de dióxido de carbono dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, precisamente no sentido da promoção de uma mobilidade livre de emissões. Simultaneamente, a Comissão irá estudar a possibilidade de alargar o atual Sistema de Comércio de Licenças de Emissão aos transportes rodoviários, numa implementação prática de um mecanismo evidente de

equivalência funcional ecológica, a par e passo com outras medidas de avaliação do desempenho de emissões de CO₂ ao nível das viaturas. Dentro desta agenda Comunitária, a gestão das frotas empresariais afigura-se de tal forma importante que a ADENE - Agência Nacional para a Energia, desenvolveu já um sistema de avaliação e classificação do desempenho energético das frotas empresariais, o qual permite às empresas conhecer a eficiência energética dos seus parques automóveis e que alterações se afiguram desejáveis em termos de gestão de custos e pegada ecológica. A mudança do paradigma da mobilidade encontra-se em curso e, tal como em qualquer mudança, é fundamental assegurar os incentivos necessários para uma transição que parece agora ganhar uma certa energia cinética. Dúvidas houvesse, que o demonstrem as estatísticas de venda de viaturas elétricas ou híbridas plug-in no mercado nacional. Em 2020, os automóveis totalmente elétricos registaram 5,4% das vendas totais, sendo que os híbridos e híbridos plug-in registaram uma quota de mercado de 8,1%, cada um, o melhor ano de sempre. No entanto a transi-

ção para uma mobilidade verde não se encontra completa, bem longe disso. Por outro lado, é absolutamente necessário assegurar uma boa gestão de expectativas aliada ao paradigma rodoviário, sob pena de assistirmos à falta de convergência das empresas naquilo que é o compromisso necessário ao sucesso da transição “verde”. Pese embora o desagravamento de forma genérica daquilo que é a fiscalidade indireta sobre o futuro da mobilidade elétrica, assistimos recentemente a declarações de decisores políticos no sentido de a tendência futura passar pela redução dos incentivos aos carros elétricos. A mudança de contexto e visão prática na gestão das frotas empresariais, não se compadece com incentivos isolados ou que redundam em sol de pouca dura. A estratégia de mudança tem que ser concertada, de médio e longo prazo e a fiscalidade indireta em muito pode contribuir, seja ao nível do IVA, seja em sede de fiscalidade especial sobre o consumo. Caso contrário, corremos o risco de tentar apanhar moscas com vinagre, ficando aquém do objetivo audaz da Comissão da neutralidade climática já em 2050. ■